A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2021. március 23.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (3) bekezdése – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés – A »rendkívüli körülmények« fogalma – Pilóták jogszerű keretek között szervezett sztrájkja – Az üzemeltető légi fuvarozó tevékenységén »belüli« és »kívüli« körülmények – Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 16., 17. és 28. cikke – A légi fuvarozót megillető vállalkozás szabadsága, tulajdonhoz való jog és tárgyalások folytatásához való jog sérelmének hiánya”

A C-28/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Attunda tingsrätt (attundai körzeti bíróság, Svédország) a Bírósághoz 2020. január 21-én érkezett, 2020. január 16-i határozatával terjesztett elő

az **Airhelp Ltd**

és

a **Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, R. Silva de Lapuerta elnökhelyettes, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin és N. Wahl tanácselnökök, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (előadó), I. Jarukaitis, N. Jääskinen és J. Passer bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2020. december 16-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Airhelp Ltd képviseletében M. Bexelius, E. Arbrandt és S. Nilsson advokater,

– a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden képviseletében F. Sjövall és J. Fermbäck advokater,

* Az eljárás nyelve: svéd.

– a dán kormány képviseletében J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen és M. S. Wolff, meghatalmazotti minőségben,

– a német kormány képviseletében U. Kühne, M. Hellmann és J. Möller, meghatalmazotti minőségben,

– a spanyol kormány képviseletében L. Aguilera Ruiz, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében E. de Moustier és A. Ferrand, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében K. Simonsson, N. Yerrell és E. Ljung Rasmussen, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. március 16-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 5. cikke (3) bekezdésének az értelmezésére irányul.

2 E kérelmet az Airhelp Ltd és a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (a továbbiakban: SAS) között folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amelynek tárgya az, hogy a SAS megtagadta S. – akinek jogaiba az Airhelp lépett – járatának törlése címén történő kártalanítását.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 261/2004 rendelet (1), (14) és (15) preambulumbekezdése kimondja:

„(1) Szükséges, hogy [az Unió] fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

[…]

(14) [A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án kötött és az Európai Közösség nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezménynek] megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen jelentős körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.

(15) Különleges körülmények [helyesen: Rendkívüli körülmények] fennállásának kellene tekinteni, ha egy légi forgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet [helyesen: jelentős késedelmet], egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére."

4 E rendelet „Fogalommeghatározások" című 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

b) »üzemeltető légi fuvarozó«: légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik

[…]

l) »járat törlése«: egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése [helyesen: indításának elmaradása], amelyre legalább egy helyet lefoglaltak."

5 Az említett rendeletnek a „Járat törlése" címet viselő 5. cikke értelmében:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha
   i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
   ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órás késéssel érjék el; vagy
   iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel érjék el.

[…]

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[…]"

6 Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog" címet viselő 7. cikke az (1) bekezdésében a következőket írja elő:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

[…]”

A svéd jog

7 A lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (a munkavállalók döntéshozatalban való részvételi jogairól szóló (1976:580) törvény) 45. §-a többek között a következőképpen rendelkezik:

„Amennyiben valamely munkáltatói szervezet, munkáltató vagy munkavállalói szervezet szakszervezeti fellépést vagy a folyamatban lévő szakszervezeti fellépés meghosszabbítását tervezi, a másik félnek és Medlingsinstitutetnek [nemzeti közvetítő hivatal, Svédország] köteles ezt legalább hét munkanappal előre bejelenteni. A szombat, vasárnap, a más munkaszüneti napok, a Midsommar [Szent Iván-éj], a Szenteste és a Szilveszter kivételével minden nap »munkanapnak« minősül. A határidőt a nap azon időpontjától kell számítani, amelyben a szakszervezeti fellépés megkezdődik.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

8 S. jegyet foglalt a Malmőt Stockholmmal (Svédország) összekötő belföldi járatra. E járatot, amelyet a SAS-nak 2019. április 29-én kellett volna indítania, aznap törölték a SAS pilótáinak dániai, svédországi és norvégiai sztrájkja (a továbbiakban: a szóban forgó sztrájk) miatt.

9 A Bíróság rendelkezésére álló ügyiratokból kitűnik, hogy 2018 folyamán a SAS pilótáit Dániában, Svédországban és Norvégiában képviselő munkavállalói szervezetek (a továbbiakban: a pilóták szakszervezetei) úgy határoztak, hogy megszüntetik a SAS-szal fennálló, eredetileg a 2017 és 2020 közötti időszakot lefedő kollektív szerződést. Az új kollektív szerződés létrejöttét célzó tárgyalások 2019 márciusában kezdődtek.

10 A pilóták szakszervezetei, mivel úgy ítélték meg, hogy e tárgyalások nem vezettek eredményre, vagy legalábbis nem haladtak előre megfelelően, sztrájkra hívták fel tagjaikat. A szóban forgó sztrájk ekként 2019. április 26-án vette kezdetét, és 2019. május 2-án fejeződött be. Hét napig tartott tehát, és ennek következtében a SAS több mint 4000 járatot törölt. Az említett sztrájk így körülbelül 380 000 utast érintett, köztük S.-t, aki a járatának törlése címén őt esetlegesen a SAS-sal szemben megillető kártalanításhoz való jogát átruházta az Airhelp-re.

11 2019. május 2-án megkötötték az újabb hároméves kollektív szerződést, amely rendeltetése szerint tehát 2022-ig alkalmazandó.

12 Az Airhelp a kérdést előterjesztő bíróság, az Attunda tingsrätt (attundai körzeti bíróság, Svédország) előtt kérelmet nyújtott be aziránt, hogy a bíróság kötelezze a SAS-t a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt 250 euró összegű kártalanítás 2019. szeptember 10-től a tényleges kifizetésig számított késedelmi kamatokkal növelt összegének megfizetésére.

13 Az SAS úgy véli, hogy a követelt kártalanítást nem volt köteles megfizetni, mivel a szóban forgó sztrájk olyan rendkívüli körülménynek minősült, amelyet minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tekintettel a pilóták szakszervezetei által a béremelésre vonatkozóan megfogalmazott követelések túlzó jellegére.

14 A SAS azt állítja, hogy a szóban forgó sztrájk a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül, mivel nem tartozik rendes tevékenységi körébe, és a tényleges befolyásán kívül esik. Négy szakszervezet egyidejű sztrájk megtartására vonatkozó döntése ugyanis nem tartozik a SAS rendes tevékenységének körébe, amely légi közlekedési szolgáltatások nyújtásából áll. Ezenkívül a sztrájk igen ritka a svéd munkaerőpiacon, és a szóban forgó sztrájk, amely főszabály szerint a SAS valamennyi pilótáját érintette, a légi közlekedési ágazat eddigi egyik legátfogóbb sztrájkjának bizonyult. A SAS tehát nem szervezhette át tevékenységeit a menetrendszerinti járatok biztosítása céljából. Egyébiránt, mivel a szóban forgó sztrájk jogszerű volt, a SAS nem utasíthatta volna a munkavállalókat a munkába való visszatérésre.

15 Ezen túlmenően a Bíróság által a 2018. április 17-i Krüsemann és társai ítéletben (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 és C-290/17–C-292/17, a továbbiakban: Krüsemann ítélet, EU:C:2018:258) adott válasz, amely szerint a „vad sztrájk” nem tartozik az üzemeltető légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, az alapügyre nem vonatkoztatható. A szóban forgó sztrájkot ugyanis nem a SAS által hozott valamely intézkedés indokolta, és e sztrájk nem minősül a SAS valamely rendes igazgatási intézkedésére a személyi állománya által adott spontán válasznak sem.

16 Végül, mivel a svéd jognak megfelelően a sztrájkról szóló előzetes bejelentést csak annak kezdete előtt egy héttel kell benyújtani, a SAS semmiképpen nem vonhatta ki magát a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában előírt kártalanítási kötelezettség alól.

17 Az Airhelp a maga részéről vitatja, hogy a szóban forgó sztrájk az említett rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősülne. A kollektív szerződések létrejötte ugyanis a légitársaságok szokásos üzletmenetébe illeszkedik, és ennek alkalmával esetlegesen szociális konfliktusok keletkezhetnek. Ezenkívül a feleknek az ilyen szerződés létrejöttét célzó tárgyalások során lehetőségük van arra, hogy sztrájkhoz és kizáráshoz hasonló szakszervezeti fellépésekhez folyamodjanak. Mindenesetre, tekintettel a SAS pilótái bérének az elmúlt évek folyamán történt alakulására, e szociális konfliktus előre látható volt az említett társaság számára.

18 A kérdést előterjesztő bíróságban tehát felmerül, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma magában foglalja-e az olyan sztrájkot, amelyet a munkavállalói szervezetek előzetes értesítést követően bejelentettek, majd jogszerűen indítottak.

19 E körülmények között az Attunda tingsrätt Varbergs tingsrätt (attundai körzeti bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek« minősül-e a valamely légi fuvarozó alkalmazásában álló és repülést végrehajtani köteles pilóták sztrájkja, ha a sztrájk nem a légi fuvarozó által meghozott vagy bejelentett intézkedéssel összefüggésben valósul meg, amelyet azonban bejelentenek, és amelyet a munkavállalói szervezetek szakszervezeti fellépésként jogszerűen kezdenek meg abból a célból, hogy a szakszervezetek követeléseinek teljesítése érdekében a légi fuvarozót béremelésre, juttatások biztosítására vagy a munkavállalási feltételek módosítására késztessék?

2) Van-e bármilyen jelentősége a munkavállalói szervezetek követelései tisztességességének, közelebbről pedig annak, hogy a követelt béremelés jelentősen meghaladja a szóban forgó nemzeti munkaerőpiacokon általában érvényesülő béremelések mértékét?

3) Van-e bármilyen jelentősége annak, hogy a légi fuvarozó a sztrájk elkerülése érdekében a munkaügyi jogvitákban közvetítésért felelős nemzeti szervtől származó egyezségi javaslatot fogad el, azt azonban a munkavállalói szervezetek nem fogadják el?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

20 Három kérdésével, amelyeket együttesen célszerű vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül egy olyan sztrájk, amelyet az üzemeltető légi fuvarozó személyzete szakszervezetének felhívására, a nemzeti szabályozásban előírt feltételek, köztük az abban előírt bejelentési határidő tiszteletben tartásával indítottak, amelynek célja e légi fuvarozó munkavállalói követeléseinek érvényesítése, és amelyet a személyzet egy vagy több olyan kategóriája folytat, amelyek jelenlétére szükség van a járatok üzemeltetéséhez.

21 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke akként rendelkezik, hogy járat törlése esetén az érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz e rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összhangban, kivéve, ha őket a járat e törléséről előzetesen tájékoztatták ezen 5. cikk (1) bekezdése c) pontja i.-iii. alpontjának megfelelően.

22 A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése, a rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésének fényében értelmezve mindazonáltal felmenti az üzemeltető légi fuvarozót e kártalanítási kötelezettség alól, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan „rendkívüli körülmények” okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ezenfelül ilyen körülmények felmerülése esetén ugyancsak az üzemeltető légi fuvarozóra hárul annak bizonyítása, hogy a helyzethez igazított, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést elfogadta annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény az érintett légi járat törléséhez vezessen. Az azonban nem követelhető meg, hogy az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokat hozzon (lásd ebben az értelemben: 2020. június 11-i Transportes Aéros Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

23 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma olyan eseményeket jelöl, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, és e két feltétel konjunktív, teljesülésüket pedig esetről esetre kell értékelni (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 23. pont; 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 36. pont; 2018. április 17-i Krüsemann ítélet, 32. és 34. pont; 2020. június 11-i Transportes Aéros Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 37. pont).

24 Mindamellett, tekintettel egyrészt e rendelet céljára, amely – amint azt (1) preambulumbekezdése kimondja – az utasok magas szintű védelmének biztosítása, másrészt arra, hogy az említett rendelet 5. cikkének (3) bekezdése eltér a légi járatuk törlése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanításhoz való jog elvétől, a „rendkívüli körülmények” e rendelkezés értelmében vett fogalmát szigorúan kell értelmezni (2018. április 17-i Krüsemann ítélet, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 Ebben az összefüggésben kell értékelni, hogy egy olyan sztrájk, amelyet az üzemeltető légi fuvarozó személyzete szakszervezetének felhívására, a nemzeti szabályozás által előírt feltételek, köztük az abban előírt bejelentési határidő tiszteletben tartásával indítottak, amelynek célja e légi fuvarozó munkavállalói követeléseinek érvényesítése, és amelyhez a személyzet egy vagy több olyan kategóriája csatlakozik, amelyek jelenlétére szükség van a járatok üzemeltetéséhez, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősülhet-e, amint azt a Bíróság a jelen ítélet 23. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlatában értelmezte.

26 Először is meg kell határozni, hogy egy, az előző pontban említett sajátosságokkal rendelkező sztrájk jellegénél vagy eredeténél fogva minősülhet-e olyan eseménynek, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

27 E tekintetben ki kell emelni, hogy a kollektív fellépés joga, a sztrájkjogot is beleértve, az Európai Unió Alapjogi Chartájának (a továbbiakban: Charta) 28. cikke által biztosított alapvető jognak minősül, és az említett jog az uniós joggal, valamint a nemzeti jogszabályokkal és gyakorlattal összhangban részesül védelemben (lásd ebben az értelemben: 2007. december 11-i International Transport Workers' Federation és Finnish Seamen's Union ítélet, C-438/05, EU:C:2007:772, 44. pont).

28 A sztrájk, noha abban a munkavállalók és azon munkáltató viszonyának egy konfliktussal terhelt pillanata nyilvánul meg, amely tevékenységének a megbénítását célozza, ettől még a szociális párbeszéd egyik lehetséges kifejeződése, ennélfogva azt az érintett munkáltató rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni az érintett munkaerőpiac sajátosságaitól vagy az ezen alapvető jog érvényre juttatását célzó alkalmazandó nemzeti szabályozástól függetlenül.

29 Ennek az értelmezésnek kell érvényre jutnia akkor is, ha a munkáltató, mint a jelen ügyben, üzemeltető légi fuvarozó. A Bíróság ugyanis kimondta a 2018. április 17-i Krüsemann ítélet 40–42. pontjában, hogy a légi fuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen nézeteltérésbe vagy konfliktusba kerülhetnek a személyzetük tagjaival vagy e személyzet egy részével. Márpedig, az ezen ítélet alapjául szolgáló ügy tárgyát képező szerkezetátalakítási és átszervezési intézkedésekhez és az azokból esetlegesen eredő szociális konfliktusokhoz hasonlóan, egy üzemeltető légi fuvarozó munkafeltételeire és személyzetének díjazására vonatkozó intézkedések az említett légi fuvarozó tevékenységei rendes irányításának körébe tartoznak.

30 Ekként egy olyan sztrájk, amelynek célja arra korlátozódik, hogy elérjék a légi közlekedési vállalkozás részéről a pilóták bérének emelését, munkabeosztásuk módosítását, valamint munkaidejük jobb előreláthatóságát, e vállalkozás rendes tevékenységi körébe tartozó esemény, különösen, ha e sztrájkot jogszerű keretek között szervezik.

31 Másodszor, azt kell értékelni, hogy egy, a jelen ítélet 25. pontjában említett sajátosságokkal rendelkező sztrájkot olyan eseménynek kell-e tekinteni, amely teljes egészében kívül esik az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásán.

32 E tekintetben ki kell emelni először is, hogy mivel a sztrájk a munkavállalók számára egy, a Charta 28. cikke által biztosított jog, azt, hogy a munkavállalók erre hivatkoznak, és következésképpen fellépést kezdeményeznek, úgy kell tekinteni, mint ami az előre látható események körébe tartozik minden munkáltató számára, főként, ha e sztrájkot előzetesen be is jelentik.

33 A Bíróság egyébként már kimondta, hogy egy, az alkalmazandó nemzeti szabályozásban előírtak szerint bejelentett sztrájk, amely tekintetében tájékoztattak arról, hogy az kiterjedhet valamely, e sztrájkkal eredetileg nem érintett vállalkozás tevékenységeit érintő ágazatokra, nem minősül a rendestől eltérő és előre nem látható eseménynek (1991. május 7-i Organisationen Danske Slagterier ítélet, C-338/89, EU:C:1991:192, 18. pont).

34 Ami az alapügyet illeti, a szóban forgó sztrájk előre látható jellege igazolódni látszik, lévén az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a pilóták szakszervezetei 2018 nyarán felmondták azt a kollektív szerződést, amely eredetileg a 2017 és 2020 közötti időszakot fedte volna le, következésképpen a SAS-nak tudnia kellett, hogy a pilóták érvényt kívánnak szerezni követeléseiknek. Ezenkívül a Bíróság elé terjesztett ügyiratokból nem tűnik ki, hogy az alapügy tárgyát képező sztrájk a jogszabályban előírt bejelentés tiszteletben tartása nélkül vette volna kezdetét.

35 Másodszor, mivel egy sztrájk bekövetkezése előre látható esemény a munkáltató számára, e munkáltatónak főszabály szerint megvannak az eszközei ahhoz, hogy e sztrájkra felkészüljön, és adott esetben enyhítse annak következményeit, miáltal bizonyos mértékben továbbra is befolyásolni tudja az eseményeket.

36 Ugyanis, amint az kitűnik a jelen ítélet 24. pontjából, mivel a „rendkívüli körülmények” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti fogalmát szigorúan kell értelmezni, meg kell állapítani, hogy a „rendkívüli” szó használata az uniós jogalkotó azon szándékát tanúsítja, hogy a „rendkívüli körülmények” fogalmába kizárólag olyan körülményeket vonjon be, amelyek tekintetében az üzemeltető légi fuvarozó semmilyen kontrollal nem rendelkezik. Márpedig az üzemeltető légi fuvarozó, minden más munkáltatóhoz hasonlóan, személyzetének olyan sztrájkjával szembesülve, amelyet a munkakörülményekre és a díjazásra vonatkozó követelések indokolnak, nem hivatkozhat arra, hogy e fellépés felett nincs semmilyen kontrollja.

37 Következésképpen a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt kártalanítási kötelezettség hatékony érvényesülésének biztosítása érdekében valamely üzemeltető légi fuvarozó személyzetének sztrájkja nem minősülhet az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek”, amennyiben e sztrájk az említett légi fuvarozó és személyzete között fennálló munkaviszonyokból eredő, a vállalkozáson belüli szociális párbeszéd keretében megtárgyalható követelésekhez kapcsolódik. Márpedig bértárgyalás esetén pontosan ez a helyzet.

38 E megállapítást egyébiránt nem kérdőjelezi meg a sztrájkolók által megfogalmazott követelések esetlegesen észszerűtlen vagy aránytalan jellege vagy akár az egyezségi javaslat sztrájkolók részéről való elutasítása, mivel a bérszintek meghatározása mindenképpen a munkáltató és munkavállalói között fennálló munkaviszonyok körébe tartozik.

39 Harmadszor, a Bíróságnak a „rendkívüli körülmények” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a „belső” eredetű eseményeket meg kell különböztetni azoktól az eseményektől, amelyek eredete „kívül” áll az üzemeltető légi fuvarozón.

40 Ekként e fogalom alá tartozik ilyen „külső” események felmerülése címén légi jármű madárral történő ütközése (lásd ebben az értelemben: 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 26. pont), a repülőgépabroncs idegen test – például kifutópályán található mozgó törmelék – által okozott sérülése (lásd ebben az értelemben: 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 34. pont), az üzemanyag repülőtéri kifutópályán való és annak lezárását okozó jelenléte (lásd ebben az értelemben: 2019. június 26-i Moens ítélet, C-159/18, EU:C:2019:535, 29. pont), álló helyzetben lévő repülőgép magassági kormánya és egy másik légitársaság repülőgépének winglete közötti, ezen utóbbi repülőgép visszatolásával okozott ütközése (lásd ebben az értelemben: 2021. január 14-i Airhelp végzés, C-264/20, nem tették közzé, EU:C:2021:26, 26. pont), de hasonlóképpen a rejtett gyártási hiba vagy akár a szabotázs- vagy terrorcselekmények is (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 26. pont; 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 38. pont).

41 Ezekben az eseményekben az a közös, hogy mindegyik a légi fuvarozó tevékenysége és külső, a gyakorlatban többé-kevésbé gyakori körülmények folytán jön létre, de a légi fuvarozó nincs rájuk befolyással, mert e körülmények természeti tényezőből vagy harmadik személyek, például egy másik légi fuvarozó vagy a légi közlekedési, illetve repülőtéri tevékenység területén működő másik köz- vagy magánjogi szereplő részéről felmerülő tényezőből erednek.

42 Az uniós jogalkotó tehát, rámutatva a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekezdésében arra, hogy rendkívüli körülmények fordulhatnak elő különösen olyan sztrájkok esetén, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják, az érintett légi fuvarozó tevékenységén kívül álló sztrájkokra kívánt utalni. Ebből az következik, hogy általában az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősülhetnek a légi forgalmi irányítók vagy a repülőtéri személyzet által folytatott sztrájkok (lásd ebben az értelemben: 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Mivel az ilyen sztrájkok egyébiránt nem tartoznak e légi fuvarozó tevékenységi körébe és ekként tényleges befolyása alá, azok a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősülnek.

44 Ezzel szemben egy olyan sztrájk, amelyet az érintett légi közlekedési vállalkozás saját személyzetének tagjai indítanak és folytatnak, e vállalkozás „belső” eseményének minősül, ideértve a szakszervezet felhívására indult sztrájkot is, mivel a szakszervezetek az említett vállalkozás munkavállalóinak érdekében lépnek fel.

45 Egy ilyen sztrájk mindazonáltal, ha olyan követeléseken alapul, amelyeket csak a hatóságok elégíthetnek ki, és amelyek ennélfogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó tényleges befolyása alá, tartozhat a „rendkívüli körülmény” fogalma alá a jelen ítélet 23. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlat értelmében.

46 Negyedszer, annak megállapítása, hogy egy jogszerű keretek között szervezett, a jelen ítélet 25. pontjában leírthoz hasonló sztrájk nem tartozik a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá, nem érinti az érintett légi fuvarozó alapvető jogait.

47 Ugyanis egy sztrájk fennállása, valamint az a kockázat, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (1) bekezdése és 7. cikkének (1) bekezdése értelmében kártalanítást kell fizetni azoknak az utasoknak, akiknek a járatát törölték, nem tekinthető úgy, hogy érintené a munkáltató Charta 28. cikkében említett tárgyaláshoz való jogának lényeges tartalmát.

48 E tekintetben elegendő azt megállapítani, hogy az a körülmény, hogy valamely légi fuvarozó egy, a személyzetének tagjai által, jogszerű keretek között szervezett sztrájkkal szembesül, annak kockázata mellett, hogy ilyen kártalanítást kell fizetnie, nem kötelezi őt a sztrájkolók valamennyi követelésének tárgyalás nélkül történő elfogadására. A légi fuvarozó ugyanis továbbra is érvényesítheti a vállalkozás érdekeit a szociális partnerek mindegyike számára kielégítő kompromisszumra jutva. Tehát nem állapítható meg, hogy a légi fuvarozó meg lenne fosztva az uniós jog által védett tárgyalási szabadságáról, és hogy a kollektív munkaügyi vitában eleve a vesztes fél szerepét venné magára.

49 Ami a SAS-t megillető vállalkozás szabadságának és tulajdonhoz való jognak az állítólagos megsértését illeti, amely jogokat a Charta 16., illetve 17. cikke biztosítja, emlékeztetni kell arra, hogy a vállalkozás szabadsága és a tulajdonhoz való jog nem korlátlan jogosultságokat jelent, és azokat, az alapügy körülményeihez hasonló körülmények esetén, össze kell egyeztetni a Charta 38. cikkével, amely az EUMSZ 169. cikkhez hasonlóan az Unió politikáiban – a légi utasokat is magukban foglaló – fogyasztók védelme magas szintjének biztosítására irányul (lásd ebben az értelemben: 2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 60., 62. és 63. cikk).

50 Márpedig – a légi utasokat is magában foglaló – fogyasztók védelmével kapcsolatos célkitűzés jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket (lásd ebben az értelemben: 2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

51 A fenti megfontolásokra tekintettel meg kell állapítani, hogy az a tény, hogy egy jogszerű keretek között szervezett és a jelen ítélet 25. pontjában említett sajátosságokkal rendelkező sztrájk nem minősíthető a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek”, nem sérti a Charta 16., 17. és 28. cikke által az üzemeltető légi fuvarozónak biztosított alapvető jogokat.

52 Ilyen körülmények között az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalma alá egy olyan sztrájk, amelyet az üzemeltető légi fuvarozó személyzete szakszervezetének felhívására, a nemzeti szabályozásban által előírt feltételek, köztük az abban előírt

bejelentési határidő tiszteletben tartásával indítottak, amelynek célja e légi fuvarozó munkavállalói követeléseinek érvényesítése, és amelyet a személyzet egy olyan kategóriája folytat, amelynek a jelenléte nélkülözhetetlen a járatok üzemeltetéséhez.

A költségekről

53 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalma alá egy olyan sztrájk, amelyet az üzemeltető légi fuvarozó személyzete szakszervezetének felhívására, a nemzeti szabályozásban előírt feltételek, köztük az abban előírt bejelentési határidő tiszteletben tartásával indítottak, amelynek célja e légi fuvarozó munkavállalói követeléseinek érvényesítése, és amelyet a személyzet egy olyan kategóriája folytat, amelynek a jelenléte nélkülözhetetlen a járatok üzemeltetéséhez.

Aláírások